SENADO SECRETARIA DIRECCION GENERAL DE COMISIONES	XLIIIa. LEGISLATURA QUINTO PERIODO
COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS	DISTRIBUIDO Nº 2764 DE 1994
ABRIL DE 1994	COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

PRACTICOS NACIONALES

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 27 DE ABRIL DE 1994

A S I S T E N C I A

Preside	: Señor Senador Carlos Bouzas - ad hoc -
Miembros	: Señores Senadores Walter Belvisi y Wilson Elso Goñi
Secretario	: Señor Walter Alex Cofone
Invitados especiales	: Señor Ministro de Defensa Nacional doctor Daniel Hugo Martins, señor Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas doctor José Barbé y señor Jefe de Relaciones Públicas del Ministerio de Defensa Nacional Coronel Luis E. Cúneo

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 12 y 5 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas da la bienvenida al señor Ministro de Defensa Nacional, a quien acompañan sus secretarios de relaciones públicas, y al Subsecretario de Transporte y Obras Públicas. Han sido invitados a fin de que nos detallen acerca de las preocupaciones expresadas en su momento por las Asociaciones de Prácticos del Puerto de Montevideo y del Río de la Plata. Quiero aclarar que a raíz de una circunstancia desgraciada que atravesó el doctor Barbé, en una visita que le hicimos en el Sanatorio Impasa, tuvimos oportunidad de conocer su opinión acerca de cómo tiene encarado el Ministerio correspondiente las preocupaciones de los Prácticos. Tal información ha sido brindada a los compañeros de Comisión, así como al señor Ministro de Defensa Nacional a través de una conversación telefónica. No obstante, se entendió prudente tener una versión directa a fin de encauzar este problema.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Quisiera decir que he recibido a la Asociación de Prácticos y he escuchado atentamente todas sus exposiciones y he recibido un acopio de datos que constan en una carpeta.Por tal razón entendí conveniente que en este asunto actuáramos junto con el Ministro de Transporte y Obras Públicas y en ese sentido elevé la carpeta, así como todos los materiales al doctor Barbé, quien ha seguido su estudio con los Prácticos y con el Centro de Navegación

Transatlántica --que es otro grupo interesado en el tema-- a fin de seguir con las gestiones que se han llevado a cabo para aunar los intereses encontrados. Desde nuestro punto de vista, pretendemos defender el interés público en el sentido de que el servicio se preste en forma eficaz y sea lo más barato posible, ya que se trata de costos que afectan los del Puerto de Montevideo y su competencia con otros de la región. Por lo tanto, el doctor Barbé podrá expresar todas las actuaciones que se han llevado a cabo con estos dos grupos interesados.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- En primera instancia, deseo agradecer al señor Presidente de la Comisión y al señor Ministro de Defensa Nacional esta invitación, a fin de expresar mi punto de vista sobre este tema, que es de particular interés y relevancia en lo que hace a la temática de la reforma portuaria.

Deseo informar que las preocupaciones fueron planteadas por dos corporaciones vinculadas a este tema: los Prácticos del Puerto de Montevideo y los del Río, es decir los del Río de la Plata, del Río Uruguay y del litoral marítimo uruguayo. Esto se vincula con una resolución dictada por el Poder Ejecutivo, donde se trata de esclarecer cuáles son las normas que deben regir en materia de seguridad portuaria y de policía marítima, por lo que se encomienda a una Comisión el ajuste de toda esa normativa, ya que no pretende ser innovador sino esclarecedor o simplificador de la vigente, que es muy antigua. Además, esta misma resolución establece una disposición que es la que ha causado alguna inquietud a los Prácticos, por la que se propone establecer un régimen de prestación de los servicios de practicaje de los puertos y vías navegables de la República, para adaptarlos al nuevo marco legal y reglamentario, especialmente a principios de libertad de

elección de los usuarios, máxima eficiencia y confiabilidad del servicio y mínimo costo para el usuario. Estas preocupaciones fueron planteadas principalmente por lo que dice esta norma acerca de los principios de libertad de elección del usuario.

Hemos mantenido reuniones con los Prácticos, y casualmente la última fue en el día de ayer, a fin de esclarecer cuál es la posición del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre este asunto. ¿Por qué esta norma? ¿Por qué la resolución del Poder Ejecutivo estableció que debía analizarse este tema? En primer lugar, porque esto tiene que ver con el tema de la reforma portuaria. El artículo 1º de la Ley de Puertos establece que el cumplimiento de los servicios portuarios tiene que ser sobre la base de su eficiencia, lo que constituye un objetivo de interés nacional. Realmente, el Poder Ejecutivo ha entendido --estimo que con buen criterio-- que todo lo que tiene que ver con la prestación de los servicios portuarios, aunque no esté explícitamente señalado --porque en la Ley no se menciona la situación de los Prácticos, pero sí se habla de los servicios portuarios--, debía ser objeto de un análisis.

El servicio de practicaje está comprendido dentro del artículo 1º de la Ley a que hicimos referencia. Según los conceptos modernos de los servicios portuarios existen tres categorías: servicios al buque, a la carga y al pasaje. El servicio de prácticos se brinda al buque, lo que quiere decir que más allá de toda duda, en nuestro concepto cuando la Ley dice que la prestación de los servicios portuarios eficientes y competitivos, constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país, estimamos que el practicaje debería ser objeto de estudio, para ajustarlo cuando las circunstancias lo requirieran.

Además, en el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná --norma que tiene virtualidad legal, porque hasta ahora ha sido aprobada por Bolivia, Uruguay y recientemente por Paraguay, quienes la han notificado a ALADI, y se presume que en julio será aprobada por Brasil y Argentina-- hay dos artículos que importa señalar.

En primer lugar, el artículo 20 dice que los países signatarios adoptarán las medidas necesarias para crear las condiciones que permitan optimizar los servicios de practicaje y pilotaje para las operaciones de transporte fluvial realizadas por las embarcaciones de los países que integran la hidrovía.

En segundo término, el artículo 21 expresa que los países signatarios revisarán las características y costos de los servicios de practicaje y pilotaje, con el objetivo de readecuar su estructura, de modo de armonizar las condiciones de prestación del servicio, reducir sus costos y garantizar una equitativa e igualitaria aplicación de éstos para todos los armadores de la hidrovía.

Quiere decir que el tema de los Prácticos se centra en el análisis de lo que es la reforma portuaria, como realidad actual y , además, para un futuro inmediato, en cuanto entre a regir el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía.

Esto fue lo que hizo el Poder Ejecutivo y en atención a estas disposiciones, dictó la resolución, a fin de abrir un ámbito para considerar todos estos temas. Todo esto se ubica dentro de lo que naturalmente debe hacer el Poder Ejecutivo, es decir, optimizar los servicios de practicaje y pilotaje y revisar la normativa sobre el particular.

Pienso que esta tarea ha sido fructífera porque se estableció un campo de análisis por parte de los protagonistas de este tema, que son los prácticos y los delegados de las agencias marítimas que, en este caso, son representados por el Centro de Navegación Transatlántica. Esto habilitó a que se realizaran sucesivas reuniones para considerar estos asuntos. Cabe destacar que mediante el artículo 125 del Decreto Nº 806 del año 1986 se creó una Comisión multipartita integrada por las organizaciones de prácticos, por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, por el Centro de Navegación Transatlántica, por el Prefecto Nacional Naval y por el Prefecto del Puerto de Montevideo. Tengo en mi poder algunas actas de esas reuniones como, por ejemplo, la de marzo de 1994. Allí figuran distintas iniciativas, tanto de la Prefectura Nacional Naval como del Centro de Navegación Transatlántica, en el sentido de introducir modificaciones que permitieran mejorar la prestación de ese servicio. Todas estas propuestas han sido interesantes.

Precisamente, en el día de ayer mantuve una conversación con los integrantes del Centro de Navegación Transatlántica y me comentaban que se ha llegado a un acuerdo sobre muchos de los aspectos que se habían planteado en su momento. La idea del Poder Ejecutivo es que las partes

interesadas revisen el sistema para evaluar en qué aspectos puede ser mejorado, al tiempo que ha afirmado que laudará en aquellos puntos en que no haya acuerdo y sea necesaria su intervención. Por ejemplo, uno de los ítems sobre los que se está llegando a un acuerdo --hay optimismo al respecto-- es el régimen de unificación de las tarifas. Actualmente, hay tarifas con múltiples ítems y de difícil liquidación, con recargos por nocturnos, por feriados, por materiales inflamables y por diferencias de calado. Por este motivo, se ha querido establecer una tarifa unificada con valores preestablecidos y de fácil aplicación. Esto se debe, en parte, a lo que ha sucedido en el Puerto de Montevideo, en donde de una tarifa de varios miles de ítems se ha pasado a otra de más de cien, que permite una liquidación muy fácil para el armador.

Si bien es cierto que este tema está regulado en el decreto del año 1986, de todos modos, las partes están efectuando conversaciones al respecto. Precisamente, en el día de ayer la Asociación de Prácticos informó que este tema se está estudiando y que en una semana se tendrá una respuesta, la que será elevada al Centro de Navegación Transatlántica. Tenemos la impresión de que se podrá llegar a una solución sobre el particular.

Otro tema que preocupaba al mencionado Centro, tiene que ver con la designación de los prácticos, que se realiza tres veces por día, siendo la última a las 18 horas y 30 minutos. El problema se plantea, justamente, en ese horario, donde transcurre un lapso excesivamente dilatado, ya que es el momento en el que la agencia marítima debe comunicar el arribo o la partida de los buques. Esto ocurre entre las 18 y 30 horas y las 7 horas de la mañana siguiente. Dicho mecanismo

obliga a una especie de acto de adivinación con respecto a la hora en que realmente se produce el movimiento del buque. De acuerdo con las normas imperantes, luego de que la agencia marítima anuncia, por ejemplo, la hora de partida del buque, transcurre un margen de cuatro horas en el cual el práctico debe estar a la orden para poder cumplir su función. Cuando el despacho se hacía a las 18 y 30 horas, esta tarea era muy difícil para la agencia marítima porque siempre podían surgir contratiempos --sobre todo, cuando hay un sistema de descarga directa-- y se producían desfases.

Esta situación fue analizada por las partes y se ha llegado a una solución que modifica el decreto del año 1986. Creo que se ha avanzado en cuanto a que esta instancia ha permitido que, en esta relación dialéctica entre las agencias marítimas y los pilotos mercantes, se pueda alcanzar un acuerdo, como el que se procura actualmente, a fin de que las partes concilien sus posiciones.

También hay otro tema que inquieta al Centro de Navegación Transatlántica y que tiene que ver con la libertad de elección del usuario. En este sentido, es necesario distinguir dos aspectos. Uno de ellos dice relación con el libre acceso a la profesión. Debemos destacar que la Asociación de Prácticos del Uruguay está compuesta por un número "clausus" de integrantes, que según creo alcanza a trece y es más del doble de los que atienden el Puerto de Montevideo. Este número "clausus" se debe a que si se aumenta, tal como pasó en Argentina, el práctico deja de ser tal, o sea, pierde su idoneidad que le da, precisamente, el ejercicio constante de su profesión. Asimismo, debemos señalar que el ingreso del práctico se lleva a cabo mediante concurso.

En esta resolución se menciona el principio de libertad de

elección del usuario. Este punto ha preocupado a los prácticos, porque piensan que ello significa eliminar el régimen de turnos. En realidad, esto no es así. El Poder Ejecutivo no ha innovado en la materia, porque la libertad de elección del usuario existe en este momento, en el Decreto-ley del año 1986, donde se establece que se designa el turno pero no obstante la agencia marítima puede solicitar un práctico. En este caso, en atención al derecho de elección --aclaro que fui uno de los redactores del texto--, tendrá que pagar el cien por ciento por la designación del práctico. Esto significa que se paga al práctico fuera de turno y al que ha sido preterido por la agencia marítima.

Actualmente existe libertad de elección del usuario, lo que nos parece muy válido y también necesario.

SEÑOR PRESIDENTE.- Deseo saber si las tarifas del práctico de turno y del solicitado son iguales o si existen diferencias.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Son iguales y se pagan en el mismo acto, aunque no se preste el servicio y el práctico no vaya al barco, haciéndolo el elegido. Esto es lo que sucede en la práctica.

En mi opinión, la libertad de elección del usuario es fundamental; en el año 1913 cuando ocupaba la Presidencia José Battle y Ordóñez y era Ministro de Marina y Guerra el señor Vernazza, se dictó por primera vez un decreto que regulaba este tema, estableciéndose la libertad de elección. Es más, en aquel momento el practicaje no era obligatorio, ya que dado que se orientaba a la seguridad de la navegación, dependía básicamente de la elección del usuario. En la actualidad existe el practicaje obligatorio. Conviene examinar la razón por la cual es importante el derecho de elección del usuario. Lo es porque el práctico no sustituye en el mando al capitán del buque, sino que es --tal como aparece en el Reglamento de Prácticos-- un asesor del capitán, es decir, este último no resigna el mando. Las responsabilidades inherentes a toda la operación de navegación recaen sobre el capitán. Entonces, si el práctico es un asesor que no asume las responsabilidades sobre lo que le pueda ocurrir al buque, y siendo obligatoria su designación, parece razonable que el capitán pueda decidir con qué técnico prefiere asesorarse. Por tanto, el derecho de

libertad de elección del usuario está estrechamente vinculado con el carácter asesor que tiene el práctico; es decir, una cosa está ligada a la otra.

Insisto, pues, en que la libertad de elección del usuario está reconocida. Quiere decir que ahora no estamos innovando en la materia, ya que en el decreto de 1986 se dice que por el derecho de elección, tiene que pagar un plus que es del 100%. Repito que el Poder Ejecutivo no ha innovado y la resolución se ajusta estrictamente a derecho.

Sin embargo, aquí subyace otro tema que es el de saber hacia donde está apuntando el criterio del Poder Ejecutivo. De lo que se trata es de saber si se quiere llegar a una solución como la que existe en Argentina, donde hay una total libertad en este sentido. En ese país existe un libre acceso a la profesión --lo que aquí no rige porque tenemos el sistema de número clausus-- y una total y absoluta libertad del usuario. Entonces, ¿cuál es la posición del Poder Ejecutivo en la materia? Personalmente, creo que el régimen de turnos, a pesar de sus inconvenientes ya que no es perfecto, es el que ofrece menos dificultades si lo comparamos con los demás. En nuestra opinión, se debe lograr que las partes ingresen en la consideración de todos estos temas a efectos de mejorar la prestación del servicio. Concretamente, el régimen de los turnos está siendo estudiado a nivel de ambas partes.

En su momento, el Centro de Navegación habló de una libertad total, aunque el tema fue superado y se ha conversado con los prácticos sobre la posibilidad de formar dos categorías. Después se pensó en la alternativa de mantener el principio de libertad de elección del

usuario y también el principio de turnos. Aquí cabe preguntarse, por qué pagar para abaratar costos, por qué pagar un 100% para el práctico cuando en realidad él no está cumpliendo su función. Por supuesto, ese procentaje es en cierto modo arbitrario; pudo haberse hablado de otra cifra como, por ejemplo, un 50% para el práctico que no haya sido elegido por el capitán. Este tema está siendo analizado por las partes.

En la reunión que tuvo lugar el día de ayer, quien habla trató de tranquilizar a los prácticos manifestándoles que el Poder Ejecutivo no está pensando en una solución como la que se tomó en Argentina. Concretamente, ellos enfatizaron el carácter no comercial que tiene la prestación de este servicio, argumentando que, en tanto no es comercial, tampoco sería servicio público, por lo que debería ser excluido del régimen de la ley de puertos. En mi opinión, excluir a los servicios de practicaje de las normas portuarias constituiría un privilegio que tendría un carácter esencialmente discriminatorio y vulneraría el principio de igualdad ante la ley. Todos los servicios referidos a prestaciones de carácter portuario, se trate de la mercadería o del pasaje, están siendo objeto de análisis.

Cabe agregar que ha surgido una iniciativa de declararla servicio público. De hecho, el tema de la naturaleza jurídica de los prácticos es muy opinable porque, como bien sabe el doctor Martins, para que una actividad sea declarada servicio público se requiere un elemento formal, es decir, una ley que la declare como tal. Aquí no hay una declaración legal que la formalice como servicio público. Además, ésta podría eventualmente ser regulada como servicio público, pero también

como actividad privada de interés público sujeta a una normativa muy limitativa. De hecho, el Reglamento habla de "participar en un servicio público" pero al no existir una disposición o definición legal, esta sería una actividad privada que se cumple bajo claras potestades regultorias y sancionatorias de la Prefectura Nacional Naval. Entonces, formalmente, no se trata de un servicio público, si bien los prácticos afirman que sí lo es, aunque con un carácter no comercial. Personalmente, pienso que les asiste razón en cuanto a que esencialmente no tienen ese carácter.

El Centro de navegación Transatlántico maneja un concepto distinto pues afirma que dado que la actividad marítima es por naturaleza y definición del Código de Comercio una actividad comercial, el practicaje por acceder a la actividad marítima también sería comercial. Por mi parte, no estoy tan seguro de que ese enfoque sea correcto. Lo que sí creo es que hoy en día podemos decir claramente que no se trata de un servicio público, sino de una actividad privada de carácter no comercial, con una intensa regulación de carácter público, debido a los intereses que están en juego.

Con respecto al turno, debemos decir que es un procedimiento que sirve y se debe permitir que las partes sigan avanzando en las negociaciones, ya que el abatimiento de los costos portuarios es algo muy importante que se debe tener en cuenta. Nuestros puertos tienen que ser competitivos con los de la región. En este sentido, los prácticos han dicho --y tienen razón-- que comparativamente con la de otros países europeos la tarifa es baja, aunque es próxima a la de Argentina. Además, si queremos que nuestros puertos sean competitivos con los

argentinos, debemos pensar que no es lo mismo distribuir el costo de ese practicaje entre 10 contenedores que el buque pueda traer al Puerto de Montevideo que hacerlo entre 300 que se desembarquen en el de Buenos Aires.

Esto me recuerda el cuento de dos personas que iban por la selva y ven un león que los va a atacar. Una de ellas sale corriendo y la que se queda se va calzando un par de zapatillas para hacer deportes. Entonces, cuando la otra persona le pregunta por qué lo está haciendo cuando se supone que el león va a correr más, aquella le responde que no le importa que el león corra más ligero, puesto que lo que quiere es correr más que ella. El tema de la competitividad de nuestros puertos con los porteños es similar a esta situación.

Insisto en que esto se encuentra en una etapa de análisis --desde mi punto de vista correcta y ponderada-- entre las partes en juego, que se han abocado a estudiar de qué modo se logrará una mayor eficiencia de nuestros puertos, con vistas al imperativo que nos impone las normas de la Hidrovía.

Reitero que, personalmente, entiendo que el turno se puede mantener, aunque, naturalmente, podemos mejorar algunas de las soluciones previstas en lo que hace al abatimiento de costos.

Esto es cuanto quería señalar a modo de introducción general del tema. De cualquier modo, aclaro que estoy abierto a las preguntas que los señores senadores deseen plantear.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que la exposición del señor Subsecretario fue muy completa, habida cuenta de que abordó el problema del costo de la operación, las negociaciones que se están llevando a cabo entre las Asociaciones de Prácticos y el Centro de Navegación Transatlántica, el carácter de la función que desarrolla el práctico y, también, la subordinación que éste tiene al Capitán del barco a la hora de la entrada o salida del puerto.

Recuerdo que una de las preocupaciones que los prácticos manifestaron en el seno de esta Comisión, además de lo que expresaba el señor Ministro en cuanto a la conveniencia de que se mantengan los turnos para que el práctico siempre se esté reciclando al mismo tiempo de ejercer su actividad, tenía que ver con su dependencia. Ellos entienden que desde el momento en que se les concede la autorización para trabajar, deben depender de la Prefectura Nacional Naval y que en un sistema de libre elección por parte del usuario, aunque no esté escrito, lo harían de la agencia marítima o del armador del barco, es decir, de quienes les están suministrando trabajo. En ese sentido, destacaron el error que se cometería, y también mencionaron accidentes que comenzaron a producirse en el puerto de Buenos Aires a partir del momento en que se puso en funcionamiento el sistema a que hacía referencia el señor Ministro. Lo que se nos ha dicho es que no sólo se trata de que el práctico cumple una función técnica de entrada y salida del barco, sino que también se debe tener en cuenta en qué condiciones la puede desarrollar, puesto que de él depende que quede taponeado --no sé si este es el término adecuado-- el acceso al puerto o que, eventualmente, se produzca algún daño a un muelle, o cosa por el estilo, en virtud de que también tiene a su cargo una función de policía.

Sobre esto nos gustaría escuchar algún comentario del señor Subsecretario. Como se podrán imaginar los señores senadores y nuestros visitantes, quien habla es un neófito en el asunto y, por lo tanto, lo único que puede hacer es recabar la opinión de los que saben.

Otra inquietud que tengo refiere al pago del práctico de turno cuando la empresa resuelve contratar una persona de su confianza. Según

se nos ha informado, en este momento el práctico de turno y el elegido reciben el mismo honorario. Lo que se ha planteado es que puede ser discutible si ese práctico de turno, que ni siquiera sube al barco, se hace acreedor o no al total de la tarifa o a una parte de ella. Si no interpreté mal --y consulto acerca de ello--, cuando el práctico realiza el trabajo no percibe la tarifa, sino que quien lo hace es la Asociación que los agrupa, que luego de lo que recauda en el transcurso del mes, hace los aportes al Banco de Previsión Social y destina determinada suma a previsiones, etcétera, reparte en forma igualitaria un porcentaje entre los integrantes de la Asociación, no teniendo en cuenta lo que trabajó cada uno, criterio que creo está fijado por estatuto.

Pediría, entonces, al señor Subsecretario que nos brindara alguna explicación al respecto.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Con respecto a la libertad de elección y a los riesgos que ello supone, voy a insistir en lo que señalábamos hace unos momentos.

Actualmente, la libertad de elección está regida por la norma reglamentaria que se originó en el año 1913 al dictarse el primer estatuto. Es una consecuencia natural que el práctico es un asesor que no asume la responsabilidad, sino que ésta compete al capitán del barco.

Aquí no estamos innovando; no es nuestra pretensión sustituir o eliminar el régimen de turnos. Si nuestra intención fuera instrumentar una solución como la argentina, sí estaríamos hablando de llevar a su máxima expresión el principio de libertad de elección. Pero no es así, porque lo que queremos es una solución ponderada, que es la que existe

desde 1913 y a la que se hace referencia en el Decreto de 1986.

Podrá discutirse si es razonable pagar el cien por ciento de la tarifa; pero como bien señalaba el señor Presidente, en el Decreto dictado en 1986 se establece que una parte de lo percibido por concepto de honorarios se destinará a gastos de administración y de funcionamiento del centro de prácticos, otra a la Prefectura Nacional Naval y la restante a los técnicos. Lo que el Centro de Navegación Transatlántica ha expresado es que el costo del cien por cien es muy elevado y que podría abatirse o reducirse con cifras más prudenciales que, por otra parte, permitirían hacer más competitiva la actividad. De hecho, cuando se solicita un servicio que es del cien por ciento --aclaro que no estoy hablando de situaciones excepcionales tales como que alguna empresa tenga interés especial en una facturación extraordinaria-- es porque existe alguna razón válida. Sin duda, en esto prima una lógica económica. Se ha dicho que el riesgo es tal que es preferible pagar más y que el trabajo lo realice un técnico de confianza.

En fin, la postura del Poder Ejecutivo respecto a la libertad de elección no es llevar el principio hasta sus últimas consecuencias. Inclusive, creemos que sería bueno analizar con profundidad el tema.

Quisiera hacer alguna consideración especial sobre el proyecto de ley relativo al tema, que ha sido presentado en la Cámara de Representantes. En tal sentido, y de acuerdo con el decreto 308/86 y el artículo 1097 del Código de Comercio, se establece: "Declárase que el practicaje, de conformidad con la legislación nacional y normas reglamentarias y concordatos, es un servicio público de interés nacional que debe ser prestado por profesionales con título habilitante, y en todo de acuerdo al Reglamento General de Prácticos."

El tema podrá ser opinable acerca de si la actividad desarrollada por los Prácticos es o no un servicio público. Actualmente, y más allá de toda duda, sabemos que no es un servicio público, por más que el Decreto 308/86 diga que sí lo es, ya que eso no ha sido declarado por ley. De todos modos, creo conveniente señalar que dicha actividad es un servicio público de acuerdo a las características y demás detalles jurídicos que se señalan en el Decreto 308/86. De aprobarse una norma de la naturaleza a la que estamos haciendo referencia, lo transformaría en una especie de cláusula pétrea imposible de modificar. Precisamente, estamos viendo que a través del ámbito de negociación abierto como consecuencia de la resolución del Poder Ejecutivo, las partes están hablando de modificar el Decreto antes mencionado, a efectos de mejorar el servicio. Incluso, resultaría un impedimento bastante serio con relación a la puesta en práctica de la hidrovía. Al respecto, en el día de ayer consultamos la opinión de los prácticos sobre la aplicación de este convenio, a efectos de saber cuáles son sus enfoques, pues es necesario mantener una posición en los foros internacionales.

A mi juicio, no es un servicio público ni debería serlo, pues se

trata de una actividad profesional con las responsabilidades que le son inherentes, como las que puede tener un médico o un farmacéutico. Es más; conforme a las normas vigentes, no representa un servicio público, porque el reglamento de prestación sobre el régimen general de los servicios portuarios, el Decreto Nº 57/94 --dictado recientemente-- habla de actos de autorización y no de servicio público. Eso es así, porque el marco actual en el que se desarrolla esa actividad, no determina que sea una prestación pública, ya que para ello --reitero-- sería necesario que se dictara una ley. En el Decreto 57/94, cuando habla de los servicios al buque, indica lo siguiente: "Practicaje.- La prestación de este servicio se realizará por personas privadas, en régimen de autorización, de acuerdo con los procedimientos, requisitos de habilitación y normas para la prestación del servicio establecido o a establecer por el Poder Ejecutivo".

A mi juicio, el hecho de que lo declaremos o no un servicio público no cambia sustancialmente las cosas. Lo que importa determinar, fundamentalmente, es el régimen jurídico, el cual no va a variar sustancialmente, sin perjuicio de los ajustes que se le puedan introducir, de acuerdo con lo que convengan las partes.

Quiero significar que en aquellos puntos donde no se llegue a un advenimiento, si el Poder Ejecutivo entiende necesario laudar, tomará decisiones sobre el particular. Sin embargo, en el contexto de lo que estamos hablando, no queremos inquietar a los prácticos en relación a este tema, porque no pasa por nuestra opinión tomar un criterio similar, ni mucho menos.

Antes de finalizar, deseo trasmitir a la Comisión el interés puesto de manifiesto por el Centro de Navegación en el sentido de ser

recibidos por esta Comisión, a los efectos de hacer conocer su enfoque acerca de este tema tan complejo, así como de todas las cuestiones referidas a su regulación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Simplemente, deseo aclarar que todo aquél particular u organización que quiera tener una entrevista con cualquier Comisión del Parlamento, no tiene más que solicitarla. No obstante ello, tendremos en cuenta lo que nos ha trasmitido el señor Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Sólo nos resta agradecer al señor Ministro de Defensa Nacional y al Subsecretario de Transporte y Obras Públicas la información que nos han brindado, la que será dada a conocer a todos aquellos que han expresado sus inquietudes sobre este asunto.

(Se retiran de Sala el señor Ministro de Defensa Nacional y el Subsecretario de Transporte y Obras Públicas)

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 12 y 50)